Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
3 februari 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/16429

Opgesteld door
Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken
HBJZ
Afdeling Lucht- en Scheepvaart

Beslistermijn
10-02-2025

Bijlage(n)
4

Aan Minister

nota

Nota n.a.v. het verslag Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en RefuelEU Luchtvaart

Aanleiding

Op 16 november 2024 is de Uitvoeringswet FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart ingediend bij de Tweede Kamer. Met dit wetsvoorstel wordt een aantal wetten gewijzigd om zo uitvoering te geven aan Verordening (EU) 2023/1805 (hierna: FuelEU Maritiem) en Verordening (EU) 2023/2405 (hierna: ReFuelEU Luchtvaart). De verordeningen hebben als doel het gebruik van duurzame brandstoffen door vliegtuigen en schepen te vergroten, om zo hun ecologische voetafdruk te verkleinen.

De vaste Kamercommissie IenW heeft 19 december jl. vragen gesteld. De antwoorden staan in de bijgevoegde nota n.a.v. het verslag (nnavv). Met een nota van wijziging wordt een technische wijziging doorgevoerd.

Geadviseerd besluit

Indien u akkoord gaat met de stukken, verzoek ik u:
- de nota naar aanleiding van het verslag te ondertekenen;
- de toelichting bij de nota van wijziging te ondertekenen; en
- de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer te ondertekenen.

Kernpunten

Inhoud FuelEU Maritiem en ReFuelEU Luchtvaart

De kern van FuelEU Maritiem is het vanaf 1 januari 2025 opleggen van limieten aan de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte brandstoffen. De kern van ReFuelEU Luchtvaart is een verplichting aan leveranciers van luchtvaartbrandstof om vanaf 2025 alle brandstof die ze op Unieluchthavens aan luchtvaartmaatschappijen leveren, een minimumaandeel duurzame luchtvaartbrandstof te laten bevatten, en vanaf 2030, een minimumaandeel synthetische brandstof.

Inhoud van het wetsvoorstel

Het wetvoorstel wijzigt de Wet milieubeheer, de Wet havenstaatcontrole, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet luchtvaart. ILT en NEa worden aangewezen als bevoegde autoriteit voor het toezicht op de naleving van de verordeningen. In de Uitvoeringswet zijn bepalingen opgenomen voor het sanctioneren van overtredingen van hetgeen bepaald is in de verordeningen.

Wetsverslag

De leden van de fracties van GroenLinks-PvdA, VVD, NSC en Partij voor de Dieren hebben vragen gesteld over het wetsvoorstel. Hierbij een weergave van de vragen en de reacties:

- De leden van de NSC-fractie vragen wat de geschatte omvang is van de benodigde biobrandstoffen die nodig zijn om aan de bijmengverplichtingen te voldoen en wat de verwachte herkomst is van de biobrandstoffen. Allereerst is inzichtelijk gemaakt wat de geschatte omvang is van de benodigde biobrandstoffen. Verder is aangegeven dat de verwachte herkomst van de biobrandstoffen lastig aan te geven is vanwege het mondiale karakter van de brandstoffenmarkt.
- De leden van de NSC-fractie en de leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe de controle op duurzame brandstoffen werkt en of hiervoor voldoende capaciteit beschikbaar is. Aangegeven is dat voor zeevaart de controle wordt uitgevoerd door ILT en NEa en voor luchtvaart door NEa. Er worden geen problemen verwacht t.a.v. de capaciteit.
- De leden van de NSC-fractie en de leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen naar de duurzaamheidskenmerken van hernieuwbare brandstoffen (en voorkomen van gebruik landbouwgebied en ontbossing). Aangegeven is dat hernieuwbare brandstoffen moeten voldoen aan de strenge duurzaamheidscriteria in de Richtlijn Hernieuwbare Energie, wat geborgd wordt met duurzaamheidscertificering. Biobrandstoffen van voedsel- en voedergewassen worden binnen ReFuelEU Luchtvaart uitgesloten en binnen FuelEU Maritiem gelijkgesteld aan de minst gunstige fossiele brandstoffen.
- De leden van de NSC-fractie vragen hoe een verwijderingsbevel voor een schip werkt. Aangegeven is dat ILT zal handhaven als een schip twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig conformiteitsdocument heeft. Het bevel wordt vervolgens uitgevoerd door de havens.
- De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen de in hun ogen lage bijmengverplichting voor luchtvaart. Aangegeven is dat de verplichte minimum bijmengpercentages tot stand zijn gekomen na Europese onderhandelingen.
- De leden van de NSC-fractie vragen wat onder FuelEU Maritiem de omvang is van de uitgezonderde vloot ten opzichte van de omvang van de vloot die geen uitzondering heeft. Aangegeven is dat uit de impact assessment van de Europese Commissie blijkt dat de verordening ziet op een vloot die 90% van de CO_2-uitstoot van de zeevaart vertegenwoordigt.
- De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vragen wat wordt verwacht van de uitvoeringscapaciteit van de ILT. Uit de HUF-toetsen komt naar voren dat er geen problemen worden verwacht met de uitvoeringscapaciteit.
- De leden van de VVD-fractie vragen of Nederland ten aanzien van de sanctionering in of juist uit de pas loopt in vergelijking met andere Europese landen. Aangegeven is dat voor zowel zee- als luchtvaart wordt aangesloten bij de boetesystematiek zoals opgenomen in de respectievelijke verordeningen.
- De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie vinden dat een bestuurlijke boete zou gepaard moeten gaan met het ontnemen van het wederrechtelijk verkregen voordeel en verzoeken aanpassingen te doen aan het voorstel. Aangegeven is dat voor zeevaart geldt dat de hoogte van de boete dwingend voorgeschreven is in FuelEU Maritiem. Voor luchtvaart geldt dar er, gelet op de systematiek van ReFuelEU Luchtvaart, in beginsel geen sprake is van voordeel voor luchtvaartbrandstofleveranciers wanneer

zij niet voldoen aan de bijmengverplichting. Dit komt omdat een boete voor een dergelijke overtreding ministens twee keer zo hoog moet zijn als het prijsverschil tussen fossiele brandstof en SAF. Daar komt bij dat de verordening voorschrijft dat luchtvaartbrandstofleveranciers die er niet in slagen om de minimumpercentages te leveren, naast het betalen van de boete, het tekort in de daaropvolgende rapportageperiode moeten compenseren. Daarom is aanpassing van het wetsvoorstel niet opportuun.

- De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie en de leden van de NSC-fractie vragen waarom er is gekozen voor bestuursrechtelijke handhaving en niet voor strafrechtelijke handhaving. Aangegeven is dat verschillende bestuursorganen zijn belast met het toezicht op de naleving van de verordeningen en het daarom in de rede ligt om ook de mogelijkheid om sancties op te leggen bij deze bestuursorganen te beleggen.

Technische nota van wijziging
Bij nota van wijziging wordt de wijze waarop het boetebedrag vast vastgesteld aangepast. In plaats van het opnemen van een specifiek bedrag, wordt verwezen naar de hoogste boetecategorie van het Wetboek van Strafrecht. Dit sluit aan bij de Aanwijzingen voor de Regelgeving. Ook zorgt dit ervoor dat het boetebedrag automatisch tweejaarlijks wordt geïndexeerd.

Krachtenveld
Gelet op de inwerkingtredingsdatum van beide verordeningen op 1 januari 2025, wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van de Uitvoeringswet. In de Uitvoeringswet is geregeld dat de aanwijzing van NEa en ILT als bevoegde autoriteit terugwerkt tot 1 januari 2025.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Aanbiedingsbrief Tweede Kamer	-
2	Nota naar aanleiding van het verslag	-
3	Nota van wijziging	-
4	Verslag Tweede Kamer	-